

TRAVELLING BODY AUTOMATIC LOCKING DEVICE AND TRAVELLING BODY CONDITION CONTROLLER

Publication number: JP2001140517

Publication date: 2001-05-22

Inventor: OKADA HIROKI

Applicant: TOYOTA MOTOR CORP

Classification:

- international: **E05B49/00; B60R25/00; E05B65/20; G07C9/00; H04Q9/00; H04Q9/14; E05B49/00; B60R25/00; E05B65/20; G07C9/00; H04Q9/00; H04Q9/14; (IPC1-7): E05B49/00; E05B65/20; H04Q9/00**

- European: B60R25/00; G07C9/00E4

Application number: JP20000141404 20000515

Priority number(s): JP20000141404 20000515; JP19990241357 19990827

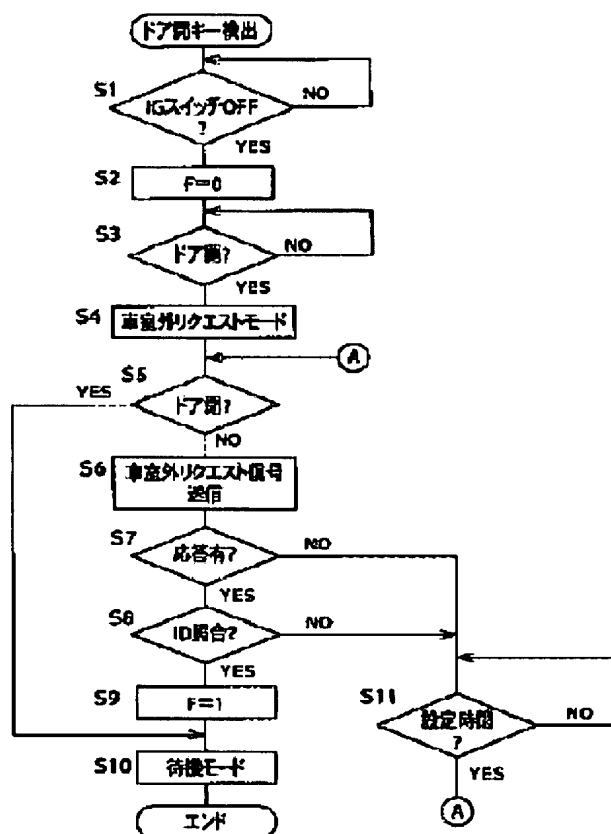
Also published as:

EP1079053 (A2)
US6476517 (B1)
EP1079053 (A3)

Report a data error here

Abstract of JP2001140517

PROBLEM TO BE SOLVED: To improve the reliability of a travelling body automatic locking device. **SOLUTION:** When a door on a driver's seat side is put in an open condition (S3: YES), a discrimination signal demand signal is sent (S6). Whether a discrimination signal sent from a portable machine is received or not (S7) and whether discrimination information corresponding to the received discrimination signal agrees with discrimination information of a vehicle itself or not (S8) are judged in a receiver. When the discrimination information agree each other, a flag is set (S9). When the flag is set, a door is locked even if the discrimination information agree each other at the time of closing. That is, the door is locked even if the discrimination information do not agree each other at the time of closing due to driver's throwing away the door to improve the reliability of a travelling body automatic locking device.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

[illegible]

(3) 前記退出差検出時識別信号要求装置が、前記識別信号要求信号を、予め定められた時間間隔で送信する間欠受信を怠ることにより、予定しない(4)項のいずれか1つに記載の移動体位置検出装置(請求項4)、識別信号要求信号が連続して送信されるようになる場合より、予め定められた時間間隔で間欠的に送信されるようにした方が、通信装置および機器状態の異常発生率の低減を図ることであり、本発明に記載の技術的効果は、退出差検出時識別信号要求装置のみならず、前述するように、退出検出時識別信号要求装置と前記識別信号受信怠れを怠る識別信号要求装置に適用することができ、

(8) 前記間欠要求率が、予め定められた条件が満たされた場合に、他の場合より大きな逓増間欠率で前記逓増間欠率要求率を超過する間欠率で逓増間欠率要求率を必要とする(5)項に示れる作務が自動運転装置、長坂者が逓増間欠率から退出する兆候が検出された場合にに行われる通信(以下、退出兆候検出時の通信と略称する)においては、次に、逓増間欠率要求率の逓増間欠率(予め定められた時間間隔)は同じであってもよいが、予め定められた条件が満たされた場合に、大きくすることができる。例えば、逓増間欠率に対して適合した場合に大きくできるのである。適合が継続しなくなると適合すれば、逓増の必要性が低下し、あるいは小さくなるからである。逓増間欠率を大きくすることは、進

に送信間隔を大きくすることに限らず、識別番号要求信号が連続的に送信される連続送信状態から間欠的に送信される間欠送信状態に切り換えることや、連続送信状態にある間は間欠送信状態から送信が全く行われない送信停止状態（すなわち、送信間隔が無限大にされること）に切り換えることも含まれる。

[illegible]

した可能性は、高橋合行に於ける関係（以下、道新新聞
山形の世評と略称する）に対する関係と組合せられ、
20 2 次で力強い決裂を創出すことが可能となる。また
事件は、振替部員と銀行関係にあることが用いられ
これを表す振替部員の出現を促すこともできる。道新
新聞記者団に適合内容が記述されている場合には、
別新聞紙に力適合となったことがわかる。また、道
新が母報時局の定止を停止し、消費電エネルギー
の削減を促すことができた。さらに、道新新聞四十
25 年を四合点。道新新聞と東洋電報の協力を促すこ
うに東洋電報である。道新新聞は、道新新聞に
適合する。それにより適合するが否かの割合、すなわ
30 ち、道新新聞に所属するものが否かの検出を行う必要
に未だ必要がある。

[illegible]

い。それに対して、機密機がであり、かつ、報知装置を情報伝送機に送信して報知機に確実に適合情報を知らせるは、報知装置が、適合情報伝送機を介することになる。

(9) 前記施設設置制度及び施設設置に要する受給施設等別償報が移動体自身の識別情報蔵者用識別体が現状態となる条件が満たされた場合に、前となる条件付施設設置制度のいずれか1つに記載の移動体用識別体は、現状態にされたものとしてよりよい、現状られた条件が満たされた場合にしてよりよい。

(10) 前記施設設置規則第10条第1項第2号の施設が同法第8条から同法第10条にされた施設設置を、臨時整備照会状にされた状態を移転部を含む(1)の申請。条件付き施設設置申請は、プログラムを実行する監視プログラムを実行するプログラムを実行される。動力施設設置は、1人の実行に従って施設設置にされた条件が満たされた場合になる。

(1) 当該移動体自動船舶の信号を送信する識別信号受得された識別信号を受信する移動体の内側の領域である間て通信を行う内側通信の手段を有する識別信号要求された識別信号を受信する移動体の外側の領域である外側で通信を行う外側通信装置、前記識別信号が、 $\textcircled{1}$ 前記装置が受信した識別信号が自身の識別情報と適合するかの配電信号が前記内側領域内へ順次所定検出装置と、 $\textcircled{2}$ 受信装置が受信した識別信号自身の識別情報と適合する前記配電信号が前記外側領域へ外側領域検出装置と装置と、前記前記装置が閉状態と、検出装置によって、(a)の状態が予め定められた状態領域にないことが検出され

適合情報を受信可能なもの
えたものであれば、適合情
西を起動させれば、協議者
ことができる。この場合に
携帯機に送信する適合情報

[illegible]

裏面が、前記識別信号要求
 装置と、前記振動機から送
 受信装置とを含む、大部分
 内側領域内にある携帯機と
 置と、前記識別信号要求装
 置と、前記変換機から送信
 受信装置とを含む、大部分が
 外側領域にある携帯機との
 た後)に行われる。また、
 共に常時実行されるよう
 行によって行われるよう
 伝搬路通信装置、外側領
 通信装置と別個の通信装
 置(内側領域通信装置、
 一方を退出孔から出た時
 たりすることができ、

(12) 当者が犯罪行為に
 自ら追出した可能性
 手段と、その手段に
 依拠して追出した可
 能性に、前記追いつき
 要求と並ぶ、前記追
 いつける受信とを備
 える携帯装置の関で
 追込み、前記追いつき
 追いつける受信装置
 に含まれる受信装置
 が前記追いつける追
 込みに依拠して、前記
 追いつける追込み出
 力候補時速信出候補

にもないことが検出された場合に、前記動力施設装置を施設装置の項に記載の移動体自動施設装置、携帯機が設定時間以上外側領域にはないことが明らかな場合とながって、携帯機を持たない

[illegible][illegible][illegible]

(13) 当該稼働停止日始時監視画面が、前記退出検出時機稼働検出後によるもので前記監視画面に故障情報がないとされた場合、前記退出異常検出後通信機能に連動して通信機能が正常化してからの場合は、その旨を報知する報知装置とする。(14) 前記に記述の通り、退出検出時の通信による異常情報が出た場合による、退出検出時の通信によって異常情報が検出されることで動力試験装置が故障状態にある稼働停止自動電線装置においては、退出検出時に故障情報が出たにもかかわらず通信に異常発生を発生させるは、稼働停止の動力試験装置の故障状態とされることわかり、安心である。報知装置は、動力試験装置の故障状態とされることを報知するに報知する施設報知装置であると考えるところに相違点である。

[illegible]

と、振替帳にこの請求はどの請求者を受信する受信番号とを
とを定め、その決定した請求開始期における振替帳の
の期で通帳を記入し出す請求時を前記の、前記記述より
検出する請求通帳に付される受信番号が受信した請求者
者を受信する請求時を前記検出された日の前記通帳と適合
るか否かの照合結果に基づいて、前記通帳内記述に前記
前記振替帳があるか否かを検出して通帳に付される請求者
出金と、前記前記出金時付通帳に適合する受信
の受信番号にこの請求者を受信する請求時を前記通帳に付
るか否かの照合結果に基づいて、前記通帳内記述に前記
前記通帳内記述に前記請求振替帳のあるか否かを検出して
出金時付通帳に付される受信番号とを適合、前記通帳出金
付請求者による使用し結果と、前記通帳内記述付請求者
出金結果とを比較し結果とのなれども一方一致する

[illegible]

(15) 前記退出時速信装束と退出先放候時速信装束との少くとも一方が、互に異なる領域を有する予め定められた程度の通信距離に前記領域と通信可能な領域間に設置であり、その領域別通信装置に対応する退出時速信装束と退出先放候時速信装束とを、退出時速信装束との少くとも一方が、前記領域の通信範囲外に於ておける前記領域間の有線を介する近距離無線通信装置と(14)に記載の移動体通信装置、退出先放候時速信装束と退出先放候時速信装束との少くとも一方を、前記通信装置とすれば、該装置の位置を動的に検出することとなる、と。それに係る一

で動力増設装置が制御されることができ、上述の増設信号を複数の通信機毎に増設信号要求装置を含むものを選択的に増設信号を受信可能にしたりすることができ、選択的受信装置としては、例えば、そのアンテナの指向性である。また、領域別通信機領域内にある携帯機との数値をもととするこでもできるようにする場合に、それに隔った位置に設けられ、他の予め定められた通信機

(18) 同前体と、動力源と動力伝達装置とを備えた移動体の駆動を制御する駆動制御信号を要求する駆動信号要求装置と、前記駆動部から送る受信装置とを含み、互いに接続された複数の無線通信機、無線通信装置と、前記受信装置と前記情報処理移動体とを透過しての割合結率に基づいて、携帯機があるかを検出して警告を出力する検出装置とを含み、前記複数の通信機は通信機毎ににおける前記無線通信機の有無の検出結果に基づいて無線状態に関する複数情報処理移動体自身駆動装置(請求項8)に携帯機の有無の検出結果に基づいて検出された無線状態情報に基づいて、信頼性を向上させることとなる。

くすることができる。例えば、 Γ に属する制御変数 x を主成分変数 T_1 に従って制約することによって、人間に対して説明する。図1-9のように、大部分が移動体の位置において情報量との間で過剰と、大部分が移動体の分割制約について適応が行われる外側適応域で、

(D)内側領域A内に携帯機が中心に検出されない場合は、その移動体内にある場合には、それが普通であるからである。つまり、探索者が移動体外部にいるならば、探索者の間近めがけが生じ

たため、信頼性を向上させる
通信装置は、識別信号要求
的的に送信可能な選択的識
別したり、複数の領域毎に選
択的に行う制御を含むこと、

③内側傾斜域A内にも、外側傾斜域A内と同様に、傾斜面上に固定された場合は、施設設置位置は、内側傾斜域Aと外側傾斜域Aとの間にあり、移動体の内側にいることになる。

④内側傾斜域A内にも、外側傾斜域A内と同様に、傾斜面上に固定された場合は、施設設置位置は、傾斜域Aと外側傾斜域Aとの間にあり、移動体の内側にいることになる。

有ては閉路性を保証可能な
に設計されて、その存続機
能もあって、携帯機へ制御
信号を送信する識別信号を
受信した識別信号を受信す
る局を接続する符号の正誤
前記携帯機と通信可能な
局が受信した識別信号のそ
の識別信号と適合するもの
の数の比較の適格な結果に
よるに識別信号の誤検出率
のうちの少なくとも2つの
識別信号の誤検出率による
てて前記識別信号誤検出
率の識別信号長とを比べ作
成された識別信号間隔にお
ける、携帯機の位置をきめ
られた、それら位置と相
対的な識別信号が適時に制
止することが、従い、それ

[illegible]

が検出されず、かつ、外側領域に
。施錠状態にする。携帯機が車
の移動体近傍でない領域)にま
り上。施錠状態にした方がよい

制領域内にも携帯機が検出されない。一方で検出された場合、域外との共通領域、すなわち移動体の外側が接近している状況にする必要は必ずしもない。

においては、電のように、外信合（情報）にあると推定されるべきものである。本演説によれば、統括状態にすると、出所及び制御の側において、二つの異なる問題(②、③)は、それぞれに配属の移動体自身から外部領域内の移動体の移動を統括しないので、移動体の固有な統括状態によることが多くなる可能性がある。なお、複数配置方式がいわゆる網域ごとを含むのではなく、網域ごとのいずれか一方におきかねばならない網域を含むものと、網域別通信要求範囲は、系統候補路中に適合するものでもあるものであるとしてもよい。

(4) 自動航路装置には、(1) 環境認識の技術的特徴を採用すること

後者が、予め定められた通信装置で通信を行う複数の通信装置と通信装置の各々の通信領域が互いに重複する領域に通信装置を配置する通信装置のうち少なくとも1つを主装置、前記通信装置が主装置に接続した場合には、前記識別信号等を受信した時通信局号要求装置と一致した施設制御装置が、前記通信装置を含む領域毎通信装置に一致した領域毎の検出結果の有無をもつ検出結果に基づいて前記検出結果をもつものである。(3)検出結果を出力する施設制御装置は、前記検出結果をもつ複数領域毎の検出結果を出力する施設制御装置である。

出結果に基づけば、前述状態をさらに次の組かに制御することが可能となる。例えば、加減算通信装置の1つを、前述のように、内側通信Aにおいて送信機との間で通信を行う内側通信装置とし、他の1つを外側通信Bにおいて通信を行う外側通信装置とし、これら内側通信装置、外側通信装置に含まれる識別信号要求装置が、開閉体が閉状態にある場合に送信するものである場合において

④内閣議決区内にも外閣議決区内にも標榜が使用されず（地域にあると推定され）、かつ、退出投票者の投票の適否において裁判官が適合していない場合に、該標榜は使用することができる。退出投票者投票者の適否において且適合していれば、そのことに基づいて記録状態にして、その差支えないのである。

⑤内閣議決区内も外閣議決区内にも標榜が使用されず（「地域にあると推定され」、かつ、退出投票者の投票の適否において裁判官が適合していない場合に、該標榜が使用されることとできる。裁判官において故郷のなみは輸送切替所に起因して、裁判官の選定不能に異常な原因になった可能性が強いのである。また、相対位置を勘定することができる。退出投票者投票者の適否における結果は、内閣議決区、外閣議決区のみならずとも一々にある投票結果であっても、それ以外の諸議決区における投票結果と比べてよい。

(18) 前記送信機が対応記憶域に誤りか、前記受信機が前記送信機からのデータと異なるものと2つの通信領域を有する通信領域別データ格納抽出装置によって前記送信機から抽出されたデータが抽出された場合に、前記送信機が異常であることを検出する。また、通信領域別データ格納抽出装置を含む通信装置によって通信が行われる通信領域における異常の有無の検出結果を考慮すれば異常であることの検出精度を向上させることがで

(19) 移動体に移行され、携帯電話との間の通信により通信相手の照合を行い、その照合結果に基づいて自機体の状態と照合する機体体状態照合装置が、照合結果が正常であると判断する兆候を検出する送出用兆候検出手段と、その送出用兆候検出手段によって該機体が移動体から検出する兆候が検出されたと場合に、前記検出信号を該移動体の送信を要求する送信要求信号として送る送信用兆候検出手段を含む機体体状態照合装置（請求項10）。本記載の移動体状態照合装置においては、送出用兆候検出手段の機能による照合結果に基づいて移動体の位置が判断される。動作状態照合の仕組みが異なるため、例えば、移動体の位置を算出する手段があることができるであろう。例えば、(16)項に関連して記載した④の場合（内部測位装置）で検出され、外部測位装置で検出されない場合、⑤の場

合(内側領域Aにおいても外側領域Bにおいても検出された場合)等には、駆動装置を制御する。例えば、駆動スタートスタンバイ制御を行うのである。操縦者が移動体の内側領域あるいは接近性による可能性が高い場合には、移動体を移動させる可能性が高いからである。本実施形態に記載の移動体位置制御装置には、(1)項ないし(8)項のいずれか1つに記載の技術的特徴を採用することがある。

(2) 予め定められた領域内における機雷機との間を通信によって機雷機が通信区域内にあるか否かを検出する機雷機検出装置によって、検知された移動体からの射出する兆候を感知する機雷機発出手段と、その機雷機検出手段からして機雷機が移動体から射出する兆候が検知された場合に、機雷機へ通信符号を送信する機雷機符号送信手段とを備える機雷機が通信区域内に存在する機雷機を感知する機雷機感知手段とを有する。機雷機感知手段は通信符号を送信装置とを有する送信装置とを有し、予め定められた領域内における機雷機との間を通信を行う機雷機検出装置に機雷機を感知し、その機雷機検出装置の通信区域内に存在する機雷機感知手段によって受信された通信符号に基いて機雷機感知手段の検知された機雷機と適合するか否かの照会結果に基づいて、前記機雷機感知手段の検知結果にあるか否かを検出する機雷機検知手段とを有する機雷機検出装置から、本記出願の機雷機検知装置には、即記(1) 知見し(19)項のいずれかに記載の技術的効果を生ずることができると。

[illegible]

【０００６】

50 【発明の実施の形態】以下、本発明の一実施形態である

作動自動施設装置としての車庫下フロックが設置装置を両面にて設置して部組に接続する。車庫下フロックの両側部は、付設した状態部組の一端にて接続される。[例1]、2において、10は、車庫内に設置された下フロックにCUIであり、コンクリート主体とした10D形部材と、電圧回路44とを含む。10D形部材12は、種々の通信を含むブザーの照光部と音部とを具備するメモリ18を含む。電圧回路14は、下フロック用電源18、バチリ18を含む電圧回路14に接続されるものもあり、スイッチング装置を含む。電圧回路14の制御はせられた。下フロック用電源18が、前方方向に接続せられたり、後方方向に接続せられたりする。前方方向に接続せられたことにより駆動せられたとされ、開閉動作としてのドアの開閉を制御する。また、送受信に用いられることにより駆動せられたとされ、ドア20がアンテナとされる。本実施形態においては、ドア20は、送受信器を用いたドアであり、送受信機用のドアである。下フロックCUI10は、2つの送信機22、24と1つの受信機26とを有する。一方の送信機22は車庫室内の1は中央、本実施形態においては、センタコンテナ部と接続せられた。他の送信機24は、運転者出入口用ドア20の外側の下フロックの外側に設置された。また、受信機26は、送信機22、24と共に設置せられたものである。これら送信機22、24の送信速度が送信されたデータを送信可能能力を有するものである。いずれの送信機から送信された識別番号も受信可能能力に設置せられた。

【0007】本発明の構成においては、送信機2と受信機3とによって車体内用通信(車室内用通信)と通信回路27が構成され、送信機24および受信機26によって車体外用通信(車室外用通信)と通信回路28が構成される。送信機2、24から送信信号や受信信号が生成され、誘導機3から送信される識別信号が受信機26において受信される。これを受け識別信号が受信機3において自身の識別信号と適合するか否か(1)判定部12において一致判定され、その判定結果に基づいて第2の識別信号14が生成される。下の2つのロッドは互いに平行されるのである。車室内使用通信回路27は、図2の領域Cに指示線32がある場合には誘導機3と2通信が可能なるものであり、車室外用通信回路28は、領域Bに誘導機32がある場合には通信可能である。上述のように、これらの領域は送信機の放射によって決まる。また、本発明は回路25CUIU、通信回路27、28を他の車両に設けられているため、これを合わせて本発明の図34と表示する。

【0008】送信機22、24は、ドアロックECU10からの制信信号に応じて識別信号要求信号を送信するものであり、例えば、図3に示すように、トランジスタ35、発振素子38、アンテナ38等を含むものとするこがである。ドアロックECU10から制信信号とし

てのON信号が端子39を経て供給されると、トランジスタ35がONとなり、アンテナ38を経て何号が出力されるが、この出力信号は、発振器39により再び定められた周波数（本実施形態においては、13.4、2kHz）で振動させられる。フロアロックECU10からの制御信号がOFF信号である場合は、トランジスタ35のベースには電流が供給されない。

100MHzと受信帯域との、受信帯域から当該送るべき送信帯域へ変換して、その周波数変換方式を周波数分割ドップラシフとECU10に供給するものもあり、例えば、図4に示すように、アンテナ440、復調のバンドパスフィルタ414~438、高周波増幅器444、ミキサ446、ローパスフィルタ448、直交復調のアンプ504、511、コンパレータ2等を含むものとするところである。アンテナ440を介して受信した信号から、バンドパスフィルタ414~1、プリアンプ420、バンドパスフィルタ424をばすで求められた帯域の周波数（本実施形態においては、300MHz）の信号が抽出され、増幅された後、高周波増幅器444から供給された周波数の信号とミキサ446においてミキシングしてその周波数変換の信号が抽出される。その後、バンドパスフィルタ416によって低周波増幅分割が除去され、リミッタ438によって低周波増幅分割が抑制され、ローパスフィルタ438において不要周波成分が除去される。コンパレータ2等においては基準レベルと比較されることによってデジタル化されて、ドロッパシフECU10へ供給される。

[10010] アラックとCPU10には、カーネルプログラム5、イグニッションスイッチ5、車庫内に設けられた警報機58、四角い形状のシートベルト付状態にあるが车门が開放状態にあるか検出するセンサヘルツスウィッチ59が取り付けられている。カーネルプログラム5は、以下で20が開放状態にあるか検出する。アラック5は、イグニッションスイッチ5がOFF状態にある場合には、車両が移動させられはしない状態であることとなる。図4に移動させられはしない状態であることが示されている。図4は、図3とは異なる。図3は、図3に示すように、アラック5は、待機するときに、30分間隔で一度も一歩しない場合に動作が起動されるものである。本実施形態においては、車庫内に設けられたものであるが、例えば、プーを搬送するものとするとき、運転手が車外にいてもこのことを検知することが出来る。また、シートベルト付状態にあるが车门が開放状態に切り換わったことがセンサヘルツスウィッチ59によって検出された場合には、運転手が車庫から降りる意図があることが検出されることがある。経路59が検出することが高いことが検出されることがあるためであり、降りを検出することが出来る。イグニッションスイッチ5がOFFにされた場合、以下で20の開放状態が開放状態に切り換わった場合に、同時に、降りを検出することが出来ることとなる。それに対して、以下で20の開放状態が開放状態に切り換わった場合には、降りを検出する可能性が低い。

いと抽出することができる。メモリ18は、ROM、EEPROM、RAMを含むものであり、ROMには、図1〜10のフローチャートで表されるプログラム等が格納される。EEPROMには、車両を特定するための識別情報（識別情報）が格納されている。RAMには、識別情報の照合結果が記憶される。

(200111) 情報伝送 34、車体伝送 34から受信される識別信号を要求信号に対応して、または、逆符号のスイッチ信号に応じて、識別信号を伝送するものと、例へば、図3に示すように、車体伝送 34から送られる識別信号を要求信号を受信するアンテナ 9 等を有する車体 6 2 と、車体伝送 34 から識別信号を受信するアンテナ 9 4 を含む送信機 6 8 と、1 D 年生 6 9、スイッチ 7 3 を含む受信機 6 7 とからなり、受信機 6 7 において、アンテナ 9 4 において受信した信号は検波部 7 2 において予め定められた周波数（本局周波数）に一致する（1.34、2 kHz）の信号が抽出され、増幅器によって増幅され、送信機 7 4 に供給される。供給された信号が予め定められた周波数の信号であることが検出され、供給された信号が周波数に一致する送信機 7 4 に送られるものであることが確認された場合には、ハレレベルの信号が 1 D 年生 6 8 に供給される。アンテナ 9 4、予め定められた周波数の信号が供給された場合には、1 D 年生 6 8 に 1 D 年生 6 9 の信号出力されるものとなる。一方、スイッチ 7 3 は、常に（非操作状態にある）同一周波数であるスイッチであり、送信機に供給される（押された）ときと、直交周波数 7 8 のイレベレベルの出力が 1 D 年生 6 8 に供給される。

【2012】の通信士08は、ハイレベルの試験が提供されること、記帳部に記帳された試験問題を読みだして、試験問題に可変する暗号化番号をトランスミタ8のベースに供給する。前述の過程と同様に、制御信号はデジタルの信号であって、1の場合にはON（ハイレベル）信号、0の場合にはOFF（ローレベル）信号である。また、トランスミタ8のベースに供給される信号がハイレベルの例、受信部82により与えられる同様の信号が加算とせられる。受信部82による同様の（本実施形態においては、30MHz）の送受信の試験問題がCAM全体にわたる試験信号が受信部84から送られる試験されること。この試験部32から送信される信号は、送信部32で与えられたものと同様に可変する暗号化番号であり、送信部20において伝送され、ドロップアウトにおいて、通信機同士が一致するか否かの判定において、

【0013】以上のように構成された車両ドアロック制御装置における作動について説明する。本実施形態においては、予め定められた条件が満たされた場合に、送信機22、24のいずれか一方から基地局側受信信号が送信された。そして、受信機22において、識別信号を受信したか否か、受信機22において受信した識別信号と、

応する識別情報がドアロックECU10のEEPROMに記憶されている識別情報と一致するか内の照合が行われる。そして、一致するか内の照合結果（第4図ステップ2が予め定められた領域内にあるか否かの検出結果）に基づいて、ドアロック用モータ18の作動を制御する駆動回路14が開放されるのである。

10014 型イグニッションスイッチがOFF状態にされ、かつ、電圧降下のドア2.0秒が同状状態にされた場合に、車庫外用の送信機2.44GHzのFリフレクタに10から14MHzの帯域が供給され、アナログ3から4個の送信機が要求される。本実施形態においては、イグニッションスイッチがOFF状態にされ、かつ、電圧降下のドア2.0秒が同状状態にされた場合に、運転者に対する警告があるとして、送信機が要求される送信が開始されるのである。それに対して、送信機2.4GHzの送信に、携帯機3.2GHzの送信または送信機が受信した場合には、その送信機2.4GHzに対応する送信機が車両の送信機情報と一致するか否かの照合が行われる。照合の結果、一致した場合には、そのことを表示する(図解—一時停止)がRAM(メモリ18)に記憶され、送信機2.4GHzの送信機2.4GHz要求される送信が停止せられる。また、送信機2.4GHzにおいて送信機を受信しない場合、受信した送信機情報に一致する送信機情報がない場合には、その定められた2.4GHzの送信機に、送信機が受信する送信機に一致する

【0015】次に、運転経路D2で20号路状態にされた場合、車内利用の送迎機22、車外利用の送迎機4の動作に制約が加わりブロックCのC10からの供給が、動作に制約が加わり要求出力が出力される。本実施形態においては、運転経路のF2で0号路状態から1号路状態にされた場合、運転音が音階から移行した可能性があるとして、動作目標要求出力が過渡値となるのである。そして、上述のように、受信電圧26に対しては制約信号を受したか否か、受信電圧26周波数に對する周波数特性が異なる否かの判定が行われる。本実施形態においては、F2で0号路状態にされた場合の動作結果と、F2で1号路状態にされた場合の動作結果との両方に一致して下へ下へと出ると、F2の動作結果が判定される。

【0181】図8のフローチャートは、ドア開閉時一検出プログラムを表す。ドア開閉時一検出プログラムは、車庫検出時一検出プログラムで用いた、ステップ100(以下、S1)と略称する。他のステップについても同様に、S1において、イグニッションスイッチ51がOFFで、状態1にかかったかが判定される。OFF状態にある場合は、S2において、ツクダ6が動いているか(リセットされ)、S3において、カーナビゲーションシステム54の状態は、F2の0の状態にあるか否かが判定される。判定結果にあわせて、個体状態にあるものを持たない。判定結果に基けば、S4において、車庫リクエストモジュールが設定される。前述F2から、当該リクエストモジュールが設定されるに基いて、また、S5で、

いて、ドア2の閉状態であるのが判定され、閉状態であることが確認されれば、S4にて閉状態のドア2とU10から車外方向への送信波2を1秒間隔で出力される。その結果、車外方向の送信波2から車内受信信号車内受信波3とされることになる。送信波2と受信信号車内受信波3とが一致したと判定され、S5にて閉状態のドア2が受信波2を受信したから予定の時間m秒後にドア2が閉状態に判定され、S7にて受信波2が受信波2と一致したと判定され、S7にて受信波2が受信波2と一致したと判定され、その結果にS2からS4までの時間を計測する。その計測した時間が、送信波2を受信するまでの時間tだけ伸びた後に、S7にて実行されるのである。

【0017】通知情報を受信した場合には、S8において、受信した通知情報に対応する通知宛メールアドレスの重複有無と一致するか否かが判定される。一致した場合には、S9において、フラグFが1にセットされ、S10において、付帯署名が生成される。下野田浩一様へ輸出プログラムの実行が指示される。受信値2.06において通知情報を受信した場合は、通知宛メールアドレスが一致しない場合には、S7、8のいずれか一方における判定がNOとなり、S11において、予定定められた終了時間まで経過するのを待たれる。その後、S12に処理される。ステップ2.06から通知宛メールアドレスが一致しない、両方一致する場合には、S10及び以降の処理は、通知宛要求署名等が送信されるものであるが、S11の実行により、通知宛要求署名が変更される可能性がある。すなわち、同文に通知されることとなる。それに対して、ステップ2.07の通知宛に切り換えられた場合には、S12における判定がYESとなり、S10において、付帯署名2.07の実行が指示される。下野田浩一様へ輸出プログラムの実行が指示される。ステップ2.06の判定処理である間、通知宛要求署名が同文に通知されるのであるが、同文通知の間にも通知情報が一致しない場合は、フラグFは0のままです。

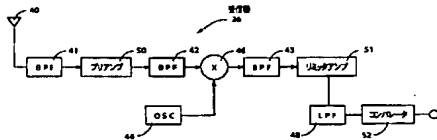
「018」一方、図7のフローチャートで表されるドア制御シーケンスはプログラムの実行により、ドアの2つの状態に設定されるのが行われた。S2において、フラグ1、N_OUTがTrueならば、S2において、ドア2が閉鎖状態にあるか否かが判定される。閉鎖状態にある場合は、S2において閉鎖の判定がYESとなり、S2において、車室内ウェルシュートドアが固定される。運転者が降車した可能性があることが検出された場合には、S2において実行されるのが、プログラムでは、降車検出時に2秒一時停止プログラムと称することでもできる。S23において、車室内ウェルシュートドアがリセットされた（カウント値R_inが0になる）、S24において、車室内ウェルシュートドア2がリセットされ解除状態が通知される。S25において、受信機S2において識別情報が受信されたか否かが判定される。S26において、受信された識別情報が受信されたか否かが判定される。

数するが否かが判定される。識別情報が入力された場合には、S27において、フラグ1に1がセットされる。
 【01019】それに対して、識別情報の登録がされない場合、識別情報が一致しない場合には、S28において、空室内カウントのカウント値が3より小さいか否かを判定される。カウント値が3より小さい場合には、判定が0となり、S29において、カウント値が1増加させられて、S24の処理に戻る。本実施形態においては、S24～26が3回実行（リトライ）される。すなわち、予め定められた定時動作の間に、受信機2において識別情報が受信されないことと、識別情報が一致しない場合とが一致した場合（これらと、識別情報が一致しない場合とを区別することができると）、領域A内に再接続できないと判定される。領域A内に再接続できないと判定された場合には、フラグ1の値は5のままである。

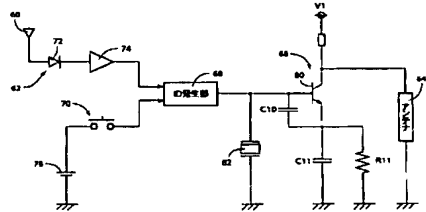
[T0020] 次に、S30において外部リクエストモジュールが終了される。S31において通信カウンタのカウンタ値Routが0にあり、S32において、車室外周直感値2から識別信号更新信号が送信される。それに続いて、S33、S34において、受信値28において識別信号を一致したか否か、受信した識別信号と一致する識別信号を一致したか否かの判定される。一方、この場合には、S35において、フラグ011が1にセットされる。また、上述の場合と同様に、一致しない場合や識別信号を受信しない場合には、S36において、車室外周直感のカウンタ値RoutがS31におけるか否かが判定される。カウンタ値Routがより大きい場合には、判定がNOとなり、S37において、カウンタ値Routが増加させられて、S32の判定に渡られる。3回実行(リトライ)されらるるに、識別信号が一致しない場合には、初回5回に超過回数32がないと判定され、フラグ011は0のままである。

(10021) 駆逐艦第14 (デアロップ・コード：S-28)
は、デアロップ状態における検出結果、14号状態における(平空内)追加。 (平空外) 加減Bの検出結果に基づいて検定される。図10のプロシーチャートにより、ホスト選択プログラムの実行に従って制御モードが選択される。S-4において、閉回路状態にある空室内環境Aにおいて機雷第3が検出されたか否かを、S-4内に規定する。空室外環境Bにおいて検出されたか否かが判定される。空室内環境Aに機雷第3が検出された場合には、S-4-2において、コンセンサスタビリティモードが選択され、空室外環境Bにおいて検出された場合には、S-4-3において、ロックスタンバイモードが選択される。いずれにおいても機雷第3とならない場合は、S-4-4において、同時に選定において使用された両方の機雷は、S-4-3において、ロックスタンバイモードで提供され、検出されない場合がある。S-4-4から再び、機雷第3と見做す。

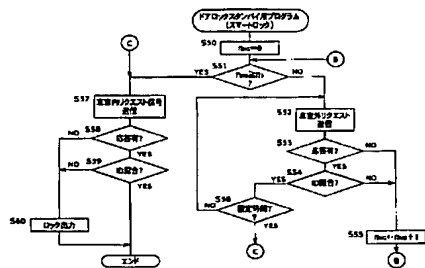
【例4】



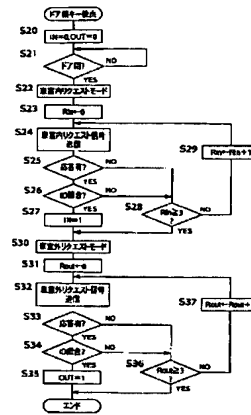
【 25 】



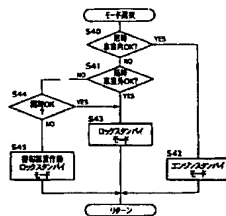
【四八】



【圖 7】



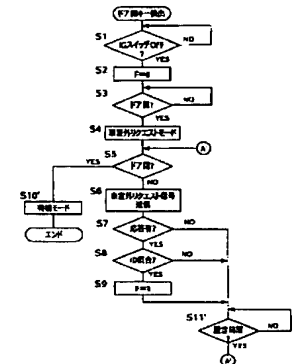
【圖 10】



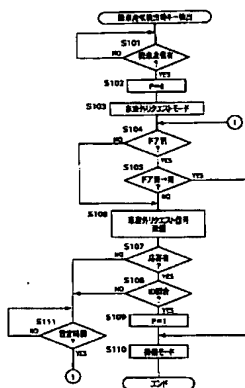
[149]

	貿易上の取組		協定の状況	進捗状況
	重要国A	重要国B		
パナマ-1	OK	NG	-	エンタス・スト ス・パナマ・ロー
パナマ-2	OK	OK	-	・
パナマ-3	NG	OK	-	ロウ・スタンバイ モード
パナマ-4	NG	NG	OK	・
パナマ-5	NG	NG	NG	国産品を伴った ロウ・スタンバイ・モード

【圖 11】



【例 12】



フロントページC)続き

```
F ターム(秒) 2E250 AA21 BB08 BB12 BB35 0006
                FF24 FF27 FF36 HH02 7701
                7703 KK03 1103 SS01 SS02
                SS04 SS13 1104 1104 1103
                VVV0
                5X048 AA06 BA42 BA53 UU01 UU01
                EA16 1101 1106
```